
V. 결론

우리나라의 자동차는 2014년 현재 2,011만 대가 등록되어 한 세대당 1대 이상의 차를 운행하고 있는 모습이며, 자동차 사고로 인한 비용은 매년 증가하고 있다. 2014년 연간 인적사고는 100만 건 이상 발생하고 3,500명 이상이 사망하였지만 안전의식이나 도로여건의 개선으로 인적사고가 감소하고 있는 반면, 물적사고 건수 및 관련 비용이 증가하고 있다. 자동차 사고로 인한 사회적 비용이 26조 원으로 GDP의 1.8%에 이른다. 이러한 자동차 사고의 80% 이상이 운전자 등 인적요인에 발생하고 있는데 향후 AV가 시판되는 경우 이러한 비용이 상당히 감소하는 효과가 발생할 것으로 보인다.

AV는 우리나라를 비롯한 대부분의 국가에서 시험운행을 하고 있고, L3의 AV는 2020년을 전후하여 시판될 예정이다. 운전자 개입 없이 모든 구간에서 자율주행이 가능한 L4는 2030년을 전후하여 상용화될 예정이지만 운행차량의 10% 내외가 될 것으로 전망되고 있다.

향후 AV 운행으로 사고가 발생한 경우 책임부담 주체는 자율주행 수준이 높아질수록 운전자에서 제조업자로 이전될 것으로 보인다. 사고 책임에 대한 국내외 연구와 국내의 자배법 운행자책임부담 법리에 기초하여 책임부담 방안을 검토한 결과, L3 이하 AV의 사고는 현재의 자배법에 기초하여 책임을 부담시키는 것이 가능할 것으로 보인다. 그러나 L4가 상용화되어 가는 과정에서 제조업자의 결함사고 책임을 자배법에서 부담하도록 규정하여 운영하는 방안의 검토가 필요하다. 2030년 이후 L4가 보편적으로 운행되는 경우에는 사고의 대부분이 자율주행시스템의 오류에 의하여 발생할 것으로 예상되기 때문에 노폴트보험제도를 도입하여 운영한다면 사회적 비용을 상당히 감소시킬 수 있을 것으로 보인다.

AV에 대한 보험상품은 기존의 책임보험과 임의보험 상품의 구조를 유지하는 데에 문제는 없을 것으로 보인다. 그러나 AV로 인한 새로운 리스크 즉, 사이버리스크, 감가상각리스크, 고가의 인포테인먼트장치리스크, 보유자의 시스템 유지관리 실패 리스크 등을 감안한 새로운 담보약관을 개발하여 포괄적으로 제공할 필요성이 있다. 아울러 현재의 보험요율 산정체계를 AV에 적용함에 있어 불합리함이 존재하므로 새로운 체계로의 변환이 필요하다. 기본보험료는 현재와 같이 차종별로 구분하여도 문제가 없어 보이나, 가입자 특성요율(가입경력과 범규위반경력요율), 우량할인할증기준, 기명피보험자 연령요율 등은 요율산출에 유효한 변수가 되지 못한다. 이를 대신하여 스마트카에 장착된 텔레매틱스장치를 이용하여 차량운행 기록정보 등을 활용한 보험료 차등제도로 전환될 것으로 보인다. 현재 일반자동차에 대해 적용하고 있는 운전습관연계보험제도에 AV의 요소를 가미하게 되면 운전자요인을 대신할 수 있는 요율제도가 될 것으로 보인다.

AV의 상용화로 공유사업자, 차량공급자 등이 B2B 판매채널로 부상할 가능성이 있으며 대면채널은 축소되고 인터넷기반에 의하여 AV 시스템과 보험사 채널시스템이 직접 연결된 채널이 발전될 가능성이 있다. 또한 손해사정도 자동차에 장착된 블랙박스를 공인기관에서 판단하게 하여 과실유무 결정에 대한 불필요한 비용 발생을 감소시킬 필요가 있다. 보험회사는 스마트카에 장착된 인포테인먼트에 사용할 콘텐츠를 제공하고, 자동차 안전운전, 교통정보 등의 다양한 정보를 제공하는 사업을 경쟁적으로 제공할 가능성이 있다.

AV의 상용화까지는 아직 상당한 시간이 남아 있으며, 사고 책임에 대한 논의는 이제 시작단계에 있다. 이는 미국과 일본 등 선진국들의 경우에도 AV 사고에 대한 책임 부담을 어떻게 해야 한다고 결정을 내리지 못하고 향후 검토과제로 남겨놓고 있는 상태로 본 연구가 향후 AV 사고 책임과 보험제도 운영에 대한 검토자료로 활용되기를 기대한다.